



2024年5月8日

各位

会社名 トヨタ自動車株式会社
代表者 取締役社長 佐藤 恒治
(コード番号 7203 東証プライム・名証プレミア)
お問合せ先 資本関連事業部長 森山 由英
(TEL. 0565-28-2121)

株主提案に対する当社取締役会の意見について

当社は、2024年6月18日開催予定の第120回定時株主総会の目的事項に関し、株主提案権を行使する旨の書面を受領しております。本日開催の当社取締役会において、当該議案を「第4号議案 定款一部変更の件（気候変動関連の渉外活動とパリ協定の目標との整合性に関する年次報告書の公表）」として反対することを決議いたしましたので、下記のとおりお知らせいたします。

記

1. 提案株主

Kapitalforeningen MP Invest

2. 株主提案の内容

当会社定款に以下の規定を追加する。条文番号は当会社に一任する。

「当会社は、各事業年度毎に、主要な市場において自ら直接及び業界団体を通じて間接的に行う当会社の気候変動関連の渉外活動が、全体としてパリ協定の目標とどのように整合しているかについての包括的かつ客観的な報告書(機密情報は省略することができる。)を合理的な費用にて作成し公表する。報告書には、パリ協定の目標と整合しない活動の概要及び是正策を記載するものとする。」

3. 提案理由

本定款新規定案は、当会社が、年次報告の一環として、①直接のまたは立法行政過程に働きかけもしくはその他の対外活動による間接的な渉外活動のうちいずれが当会社グループ活動が追及している気候変動問題に向けられたものであるのか、並びに②かかる渉外活動がどのように気候変動が当会社グループ企業にもたらすリスクを減少させるのか及び2015年12月12日付パリ協定の1.5度目標と整合しているのかについて、充実した開示を行うことを意図している。

本提案株主は、当会社が2024年1月に [Toyota's Views on Climate Public Policies 2023](#) と題する気候変動関連の渉外活動に関する第3弾の報告書を公表したことを承知しており、また高く評価している。しかしながら、第2弾の報告書と同様に当該報告書は、Climate Action 100+ Net Zero Company Benchmark for Climate Policy Engagement などが示す投資家の期待に照らして不十分なものである。同基準に基づく [InfluenceMap による2024年1月公表の当会社の2023年報告書の評](#)

価値は当会社の 2022 年報告書時点から全く向上しておらず、100 点中 21 点と評価されている。

本提案株主は、当社が、①範囲の面において主要な市場における気候変動政策に関する当社による直接の政策エンゲージメント活動及び業界団体を対象とし、②詳細さの面においてパリ協定の 1.5°C 目標と整合していない可能性を検討することにより、当社が情報開示を充実させることを求める。

かかる開示は、当社の近年の気候変動関連の渉外活動による、顧客、取引先、従業員及び投資家の反発を招く可能性を含む対外信用の低下その他のリスクを減少させる。

本提案株主は、同じ問題意識を持った機関投資家とともに 2021 年以來当社との間で積極的かつ建設的なエンゲージメントを行ってきたものであり、当社取締役会が本提案を支持し賛成を推奨することを強く期待する。

4. 株主提案に対する当社取締役会の意見及びその理由

株主提案の「第4号議案 定款一部変更の件（気候変動関連の渉外活動とパリ協定の目標との整合性に関する年次報告書の公表）」について

I. 当社取締役会の意見

当社取締役会は、**本株主提案に反対**いたします。

II. 反対理由

当社グループは、気候変動対策を重要な経営課題の一つと位置付け、2050 年カーボンニュートラル実現を目指しさまざまな取り組みを進めています。そして、より多くのステークホルダーの皆様にご理解いただけるよう、主要投資家の皆様が提示されている基準も参考にしながら、充実した情報発信に努めています。提案株主とは、2021 年以來、4年間で 10 回以上の対話（E メールを含めると 20 回以上）を重ねてきました。本株主提案が求める内容（気候変動関連の渉外活動とパリ協定の目標との整合性に関する年次報告書の公表）については、2021 年に、日本企業として初めて報告書を発行し、その内容は、提案株主をはじめとする投資家の皆様との対話でいただいたご意見を元に、毎年改善しています。2024 年1月に開示した最新の 2023 年版報告書では、レビューする加入団体数の倍増（6団体→12 団体）や、透明性確保のための第三者による評価を追加するなどの改善を行い、2024 年版報告書ではさらなる透明性・網羅性の改善に向けた検討を進めています。また、当社の電動化関連の情報発信について都度ご案内を行い、マルチパスウェイの考え方やその具体的な取り組みについて、幅広くご理解をいただける機会を提供してきました。なお、2024 年5月時点において、気候変動政策に関する渉外活動報告書を発行している日本企業は当社だけです。

気候変動政策に関する渉外活動の開示



改善内容一覧(2022年～2024年)

2022年 (2年目)	<p>レビュー団体数: 4団体から<u>6団体</u>に増加</p> <p>評価基準: <u>IPCC 第6次評価報告書に変更</u></p> <p>その他: 日米欧の個別政策に対するトヨタのスタンスを追加、気候変動政策に関する渉外活動や提言を更新</p>
2023年 (3年目)	<p>レビュー団体数: 6団体から <u>12団体</u>に増加</p> <p>評価基準: 透明性向上のため<u>第三者評価機関レビューに変更</u>、評価項目数をパリ協定との整合を含む6つに整理</p> <p>その他: 国内外の渉外事例を充実</p>
2024年 (4年目) ※予定	<p>レビュー団体数: 選定基準の精査とレビュー先の拡大</p> <p>評価基準: 第三者評価の透明性向上</p> <p>その他: 「不整合」と評価された場合の是正対応に関する記載充実</p>

当社グループは、「地球という美しい故郷(ホームプラネット)を次世代に引き継ぐ」ために、社会や個人が抱えるさまざまな課題の解決に取り組むだけでなく、ゼロを超えた新たな価値の創出・提供を目指し、回答の無い未来へ弛まぬ挑戦を続けています。この強い意志は、提案株主、投資家はじめ、全てのステークホルダーの皆様と同じです。自動車産業においてカーボンニュートラルを実現するためには、モビリティがエネルギーの未来に寄り添うことが必要です。将来的には「電気」と「水素」が社会を支える有力なエネルギーになると考えられますが、そこに至る道筋はさまざまです。世界各国・各地域でエネルギー政策は異なり、再生可能エネルギーの普及には相当な時間がかかりますが、化石燃料から一日も早く脱却を図らなければなりません。

バッテリー電気自動車(BEV)を広く普及させることは、より多くのCO₂排出量を削減するための有力な手段となりますが、まだ多くの課題があります。クリーンな電力が十分に供給されていない国や地域では、今後数十年にわたり、充電インフラの不足が懸念されます。また、BEVに欠かせない車載電池にはリチウムなどの希少鉱物が多く使われますが、これら天然資源は有限であり、新規鉱山開発による自然への悪影響も懸念されます。当社グループは、BEVの普及に向け、

BEVの設計構造の合理化とともに、資源調達から車載電池の再利用・リサイクルまで全体が循環するエコシステムを構築し、他産業も含めたインフラ整備など、総合的な取り組みを推進することでこれらの課題を解決し、お客様に良品廉価なBEVを提供していきます。

カーボンニュートラル実現のためには新車のCO₂排出量削減だけではなく、お客様が日常で使われている保有車への対策がより重要です。トヨタ車だけで世界中に1億台程度と推計される保有車を、全てBEVに置き換えていただくことは現実的ではありません。保有車対策として、水素を原料とする合成燃料(e-fuel)を活用することが、将来的に期待されています。世界の最新知見を科学的に検証したIPCC(国連気候変動に関する政府間パネル)の第6次評価報告書に、持続可能なバイオ燃料、CO₂低排出の水素とその派生物質(合成燃料を含む)が、陸上輸送由来のCO₂排出削減に貢献すると明記されており、当社グループは、合成燃料を含むカーボンニュートラル燃料の商用化と普及に向けた官民一体の取り組みを推進していきます。

「電気」と「水素」の未来を見据えながら、世界各国・各地域のエネルギー事情とお客様ニーズに寄り添い、さまざまなモビリティの選択肢を提供していくことが「マルチパスウェイ」戦略の根底にある考え方です。乗用車から商用車、人々の生活の足になる大衆車から高級車、都市部だけではなくインフラが整備されていない国や地域、特に砂漠や炭鉱といった過酷な環境など、クルマの使用状況は多岐にわたります。各国・地域の多様化された市場では、最適解が一つとは限らないため、さまざまな解決策を提案し、お客様の選択肢を可能な限り増やすことが、2050年カーボンニュートラルに近づくための現実的なアプローチであると考えています。当社グループは、BEV、水素燃料電池車(FCEV)、ハイブリッド車(HEV)、プラグインハイブリッド車(PHEV)などの電動車をフルラインアップで供給してきました。1997年以降2,315万台の電動車を販売し、約1.76億トンの温室効果ガス(GHG)排出削減に貢献しています。また、当社グループが全世界で販売する新車における走行由来のGHG平均排出量も、多くの国で毎年低減しており、2030年には33%以上、2035年には50%以上の削減(2019年比)、および2050年にはライフサイクルでのカーボンニュートラル実現に向けて着実に活動を進めています。

2050年カーボンニュートラル実現には、多くの課題に向き合い、取り組みを進めていく必要があります。そのためには産業を越えた連携や各国政府の果たす役割が極めて大きいと考えています。当社グループは「町いちばん」の企業市民として、各国の政策、社会的ニーズ、技術の進化、お客様のニーズ、そして自動車産業全体が最大限同じ方向を向くよう渉外活動を行っています。

例えば、日本では、2022年に日本経済団体連合会(経団連)の委員会である「モビリティ委員会」の発足に貢献。2023年には、Japan Mobility Show 2023を視察された岸田総理との懇談会において、委員会から政府へ、モビリティ産業がグローバル競争の最前線で戦うための投資環境整備の必要性について問題意識を共有し、「他国に負けない投資環境の整備」「サプライチェーンの鍵となる中堅・中小企業の投資の後押し」「GX投資に伴う企業間連携の独禁法に関する課題への対応」などについて具体的な要望を行いました。

このように、カーボンニュートラル実現に向けた産業を越えた連携体制の構築のため、自動車産業が中心となり、モビリティを軸とした産業横断的な活動を推し進めています。このような取り組みは世界でもまだ前例が少なく、日本発のカーボンニュートラル実現に向けた渉外活動の好事例として広く発信し、より多くのステークホルダーの皆様にご理解いただけるよう取り組んでいきます。

今後も当社グループは、カーボンニュートラル実現に向けたさまざまな取り組みや、それを支える各国の渉外活動を通じて、回答のない未来へ弛まぬ挑戦を続けていきます。なお、このような課題に対し、当社取締役会は、その時々環境に合わせ、柔軟かつ多様な経営判断を行い、必要に応じて機動的にそれを変更し、速やかに実行していくことが求められます。開示のあり方も適時に変化させていく必要があるため、会社の組織・運営の基本的事項を定める定款には本議案のような個別具体的な業務執行に関する事項は規定せず、現行の定款を維持したいと考

ています。

提案株主をはじめとする機関投資家や環境 NGO の皆様とは、今後も、どうすればさまざまな気候変動対策をともに効果的に実行できるかについて対話を継続的に実施し、2050 年カーボンニュートラル実現を目指して取り組んでいきます。

以 上